LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE.. — 15 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

21 Janvier 1900. — N° 71.

Rédaction et Administration 370, rue Saint-Honoré, PARIS

ABONNEMENTS
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois. 7 fr. 50
PROVINCE. — 15 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

La meute de l'équipage des Drags et son piqueur L'Empaumure.

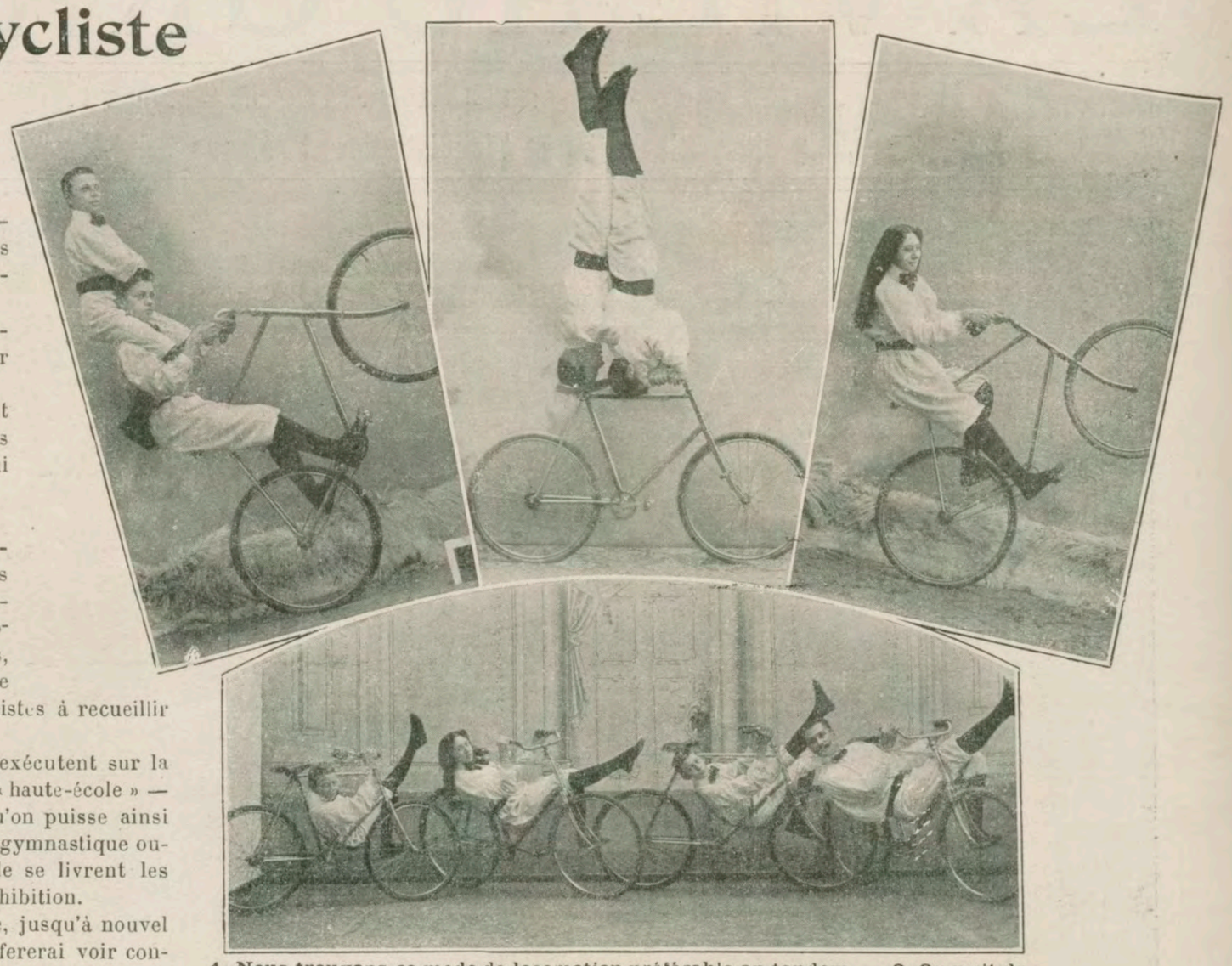
(Clichés Sylvestre) Arrivée du mail du marquis d'Albon au lieu du rendez-vous.

L'ÉQUIPAGE DES DRAGS DE LYON. — Une chasse de l'équipage, saison 1899-1900

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Haute Ecole Cycliste

AUX FOLIES-BERGÈRE



1. Nous trouvons ce mode de locomotion préférable au tandem. — 2. On voit le paysage de toute autre manière, ainsi monté à bécane! — 3. Aussi gracieuse que hardie. — 4. Nous répétons pour notre prochaine sortie en bande, aux Acacias!

Dans un sport où l'adresse, la souplesse, voire le courage, ont leurs places marquées, il y a, sitôt après son essor, « l'exagération » — si j'ose ainsi m'exprimer de ce sport particulier.

Cette « exagération » cherche à dépasser le but purement sportif, à sortir des limites du raisonnable pour entrer dans le royaume du « Toujours plus fort! »

La bicyclette, par sa création plutôt récente, devait tenter nombre de ceux-là même que pousse la soif des bravos (souvent assaisonnée de la prosaïque faim qui fait sortir le loup du bois).

Et les acrobates cyclistes furent légions.

Le grand vélocipède à gigantesque roue avant, à minuscule roue arrière, servit à merveille les acrobaties osées des premiers du genre, et aujourd'hui encore où l'antique vélo a disparu en tant que moyen de locomotion, dans toutes les capitales, dans nombre de cirques, music-halls, palais où se débitent les distractions dont ne peuvent se passer les peuples, le vélo sert aux spécialistes à recueillir de mérités bravos.

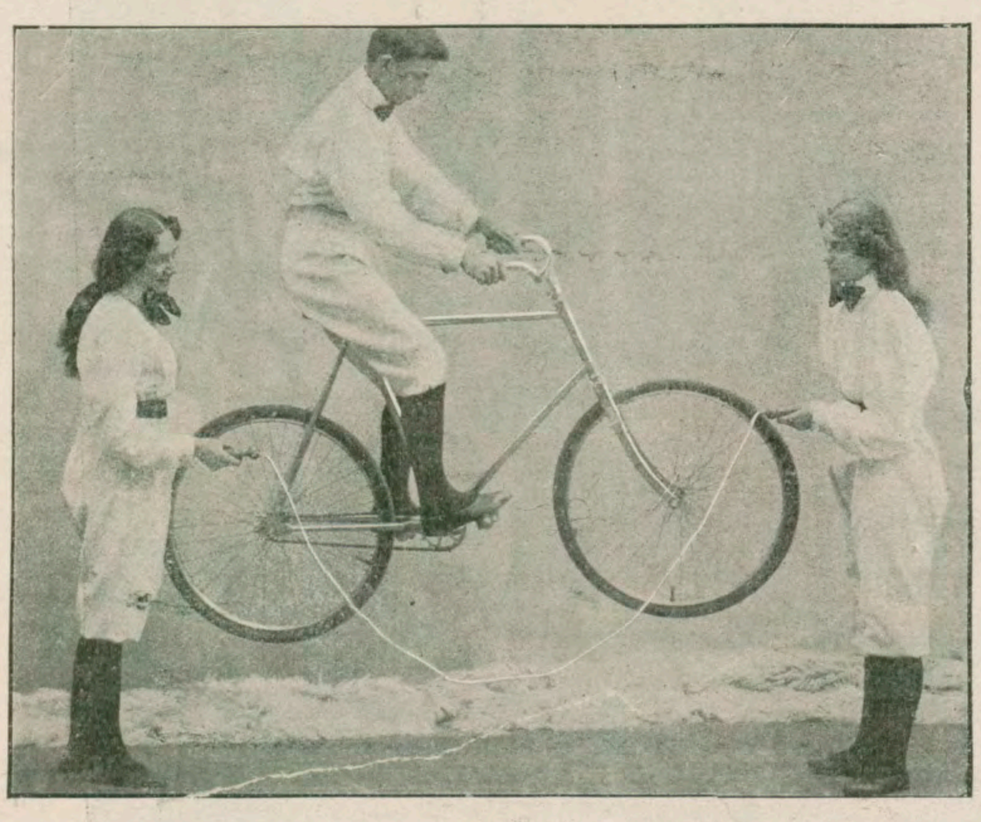
Moins nombreux, mais plus raffinés, sont ceux qui exécutent sur la bicyclette la « haute-école » — si tant est qu'on puisse ainsi dénommer la gymnastique outrée à laquelle se livrent les cyclistes d'exhibition.

Un bébé de 18 mois, la gloire future de la famille.

J'avoue que, jusqu'à nouvel ordre, je préférerai voir conserver dans sa pureté le mot « haute-école » pour l'art si noble de la vraie équitation, — sport, quoi qu'on dise, qui plane encore un peu plus haut que tant d'autres en notre beau pays de France!

Cependant, comme l'admiration s'impose à tout fervent admirateur des qualités primordiales qui font triompher les sports en général, il y a lieu de venir ici payer un juste tribut à l'adresse, la précision, la grâce, la force et l'habileté remarquable d'une troupe de cyclistes renommés: les Kaufmann qui s'intitulent, non sans modestie, les champions du monde.

Ce n'est pas en un jour que fût bâtie Rome! ce n'est pas non plus sans un patient labeur, sans un entraînement de toutes les minutes, qu'on acquiert cette maestria cette confiance en soi, cette sûreté des muscles, cette invariabilité des nerfs indispensables à l'exécution des « tours » prodigieux dont nous reproduisons ici la photographie.



Comme entraînement, le célèbre stayer Michael emploie le saut à la corde, mais il est probable que ce n'est pas celui-là.

La principale connaissance à s'assimiler est celle du centre de gravité ou, pour parler simple, le parfait équilibre.

« Il faut, — me disait un jour un équilibriste réputé, — que cette question du centre de gravité ne soit plus un effet du raisonnement, ni du travail..., il faut que cela soit devenu pour nous une chose « naturelle », il faut que nous *sentions* qu'à tel angle on tient et qu'à un centième de degré de plus ou de moins, c'est la pelle! »

Comment on monte sur une table.

Cet équilibriste, mort aujourd'hui, avait, en sa prime jeunesse, été un lauréat des concours généraux, et les bizarreries de la vie l'avaient un beau jour jeté au centre des pistes de cirque: ses connaissances de mécanique — il me l'affirma — lui furent précieuses pour la plupart de ses tours.

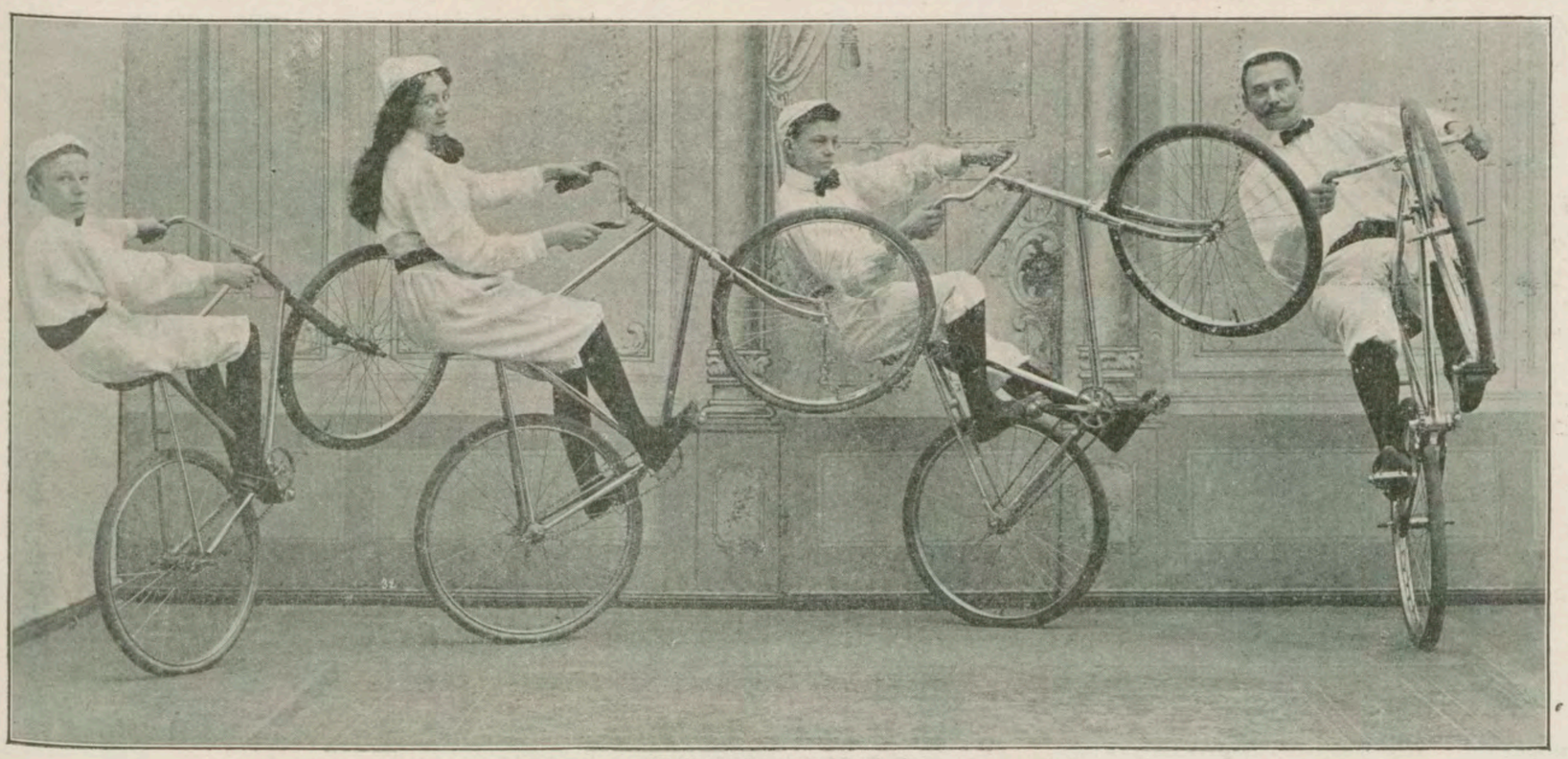
Si l'on considère l'une des photogravures ci-contre, alors que supportant sur ses épaules son frère, le jeune Kaufmann pédale sur sa roue arrière, laissant inutile sa roue avant, on se rendra aisément compte qu'un simple mouvement imperceptible de la tête en arrière peut rompre l'équilibre, occasionnant une chute qu'on devinerait périlleuse!

Dans cet autre numéro, les deux jeunes acrobates dressés sur la tête semblent parfaitement à l'aise, en équilibre sur le tube supérieur du cadre: admirons-les... sans les envier!

Voici encore une petite promenade sur un mode original qui, aux Acacias créerait, il me semble, une sensation méritée: assis *à l'intérieur* du cadre, la jambe droite tendue sur le guidon, la petite famille semble prendre ses ébats sans efforts.

Plus gracieux sont les mouvements d'ensemble à six: là la précision seule est nécessaire, ainsi que la confiance réciproque.

Dans cet autre numéro, on voit la troupe pédalant le corps penché à l'avant du guidon et semblant « tirer » la machine à la remorque; ce mouvement, qui paraît



Un peu de monocycle !

des plus aisés si l'on considère la sérénité des artistes, offre cependant quelque difficulté : essayez-en et vous m'en direz des nouvelles !

La bicyclette qui se cabre constitue une figure qui ne manque pas d'originalité, et le défilé de monocycles qui est la façon ordinaire de Kaufmann de sortir de scène est également assez pittoresque.

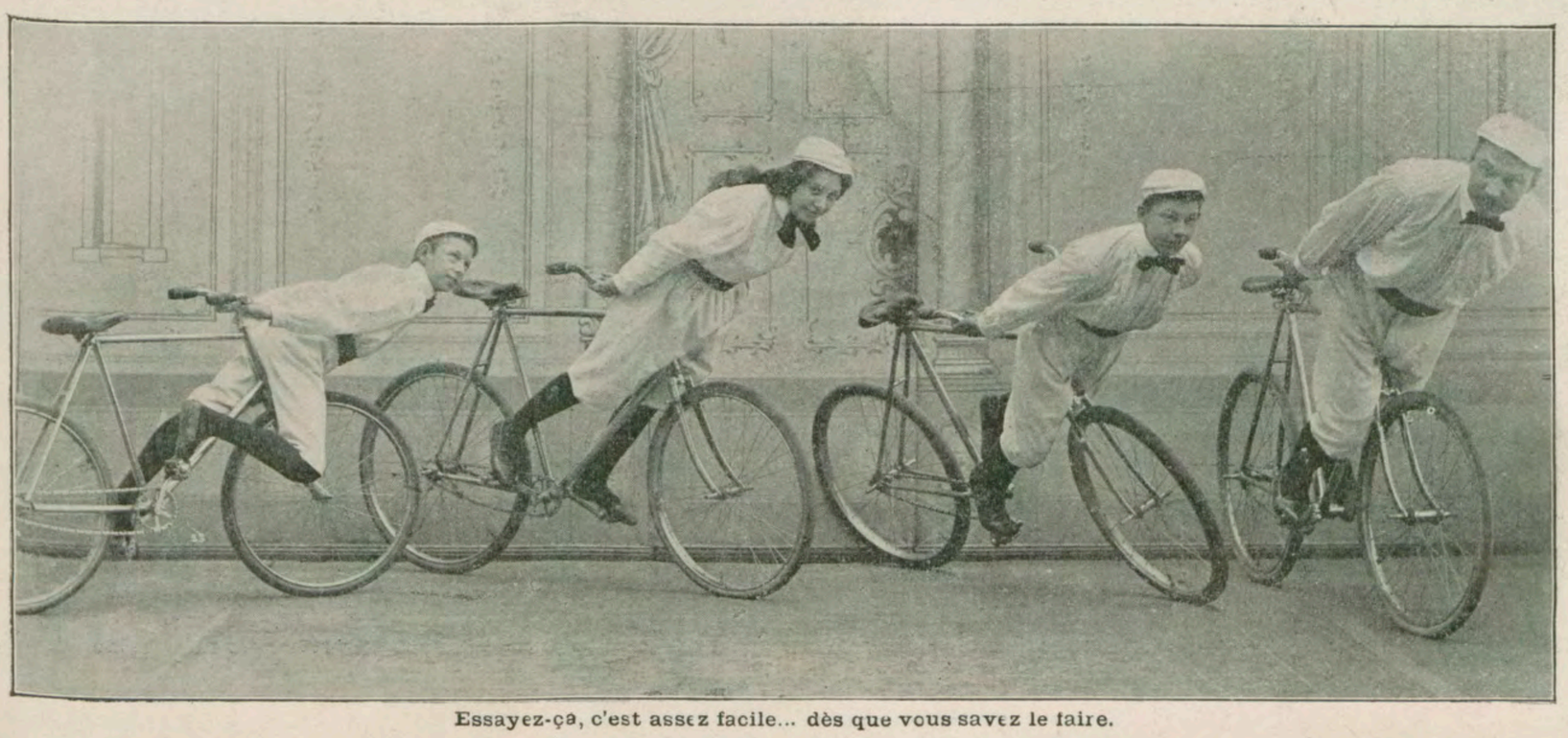
Mais les Kaufmann qui sont depuis quelques temps en représentation aux Folies-Bergère ont trouvé pour le public parisien deux numéros inédits dont ils sont les inventeurs et dont on n'a jamais vu le pendant sur aucune scène.

Tous nos lecteurs connaissent le saut à la corde. Toutes nos charmantes lectrices l'ont pratiqué et je suis certain que les doublés, les huit, les chandelles, le vinaigre n'ont pas de secrets pour elles. Mais je suis sûr, d'autre part, qu'aucune d'entre elles n'a essayé le saut à la corde tel que le pratique le jeune acrobate dont nous donnons plus haut la photographie. Deux des jeunes filles font tourner une corde à sauter en frappant le sol, le jeune homme monté sur une machine enlève sa bicyclette à chaque tour et saute ainsi en menue. Cela n'a l'air de rien, mais essayez un peu pour voir !

L'autre exercice appartient à Kaufmann. Il consiste à grimper une bicyclette, sur une table d'un mètre de hauteur. Pour ce faire, la roue d'avant est d'abord placée sur la table et le cycliste, une fois sur sa machine, soulève dans un effort, la roue d'arrière et actionne l'escalade. Je ne vous conseille pas de vous livrer à ce *Steeple-table* d'un nouveau genre.

Kaufmann est tout jeune encore, trente-huit ans. Un bel homme, grand, fort, brun, très brun. Il est Américain et il en a le type. Il est né à Rochester État de New-York, le 10 novembre 1861, d'un père patriote qui alla se faire tuer dans la terrible guerre de Sécession.

Le tour de main, mouvement d'ensemble où le côté « sexe laid » suit servilement les évolutions du « sexe aimable ».



Essayez-ça, c'est assez facile... dès que vous savez le faire.

A l'âge de vingt et un ans, il lâcha le métier de ses parents, la photographie, et, enragé pour le bicycle, se lança dans les courses.

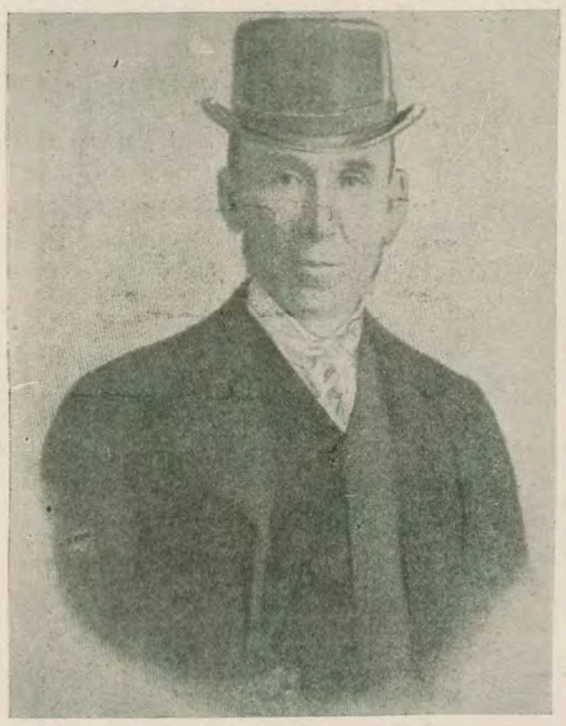
GÉO LANGE.

Changements d'adresses

Les demandes de changements d'adresses doivent être accompagnées de 0,50 centimes en timbres-poste. Il ne sera pas tenu compte des lettres qui ne contiendraient pas cette somme.

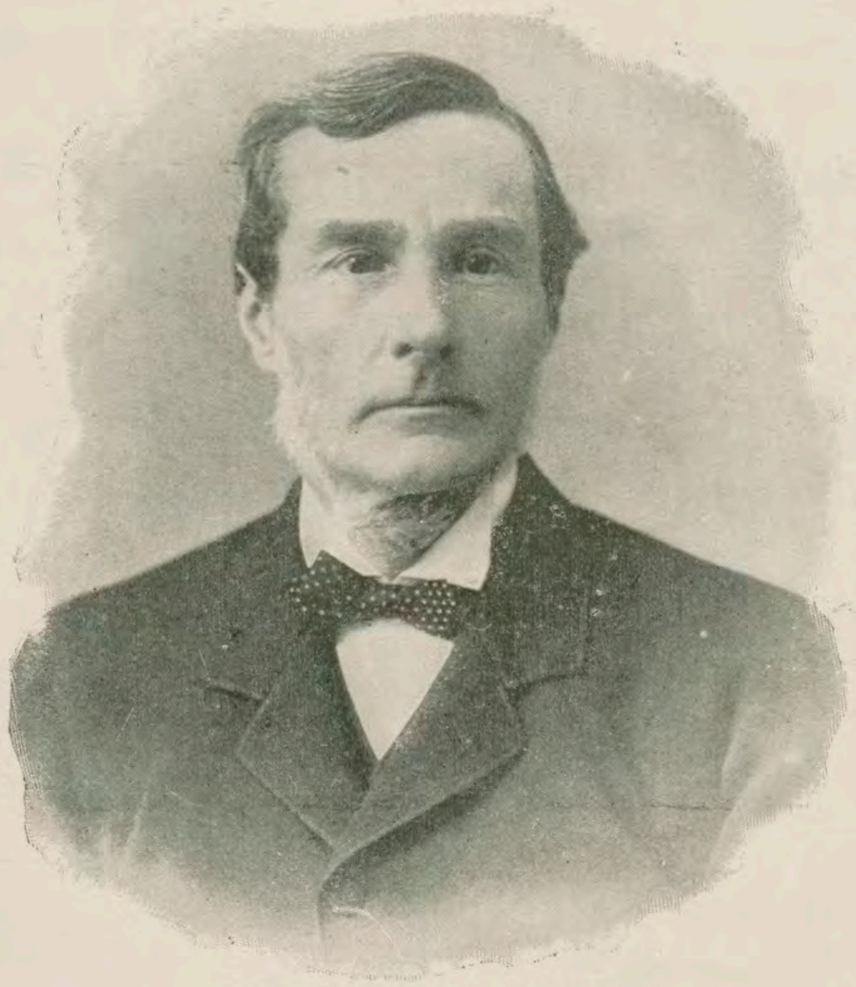
Le duc de Westminster

Une des plus grandes figures du turf en Angleterre, ainsi qu'une des plus heureuses parmi les propriétaires d'écuries de courses, et les éleveurs de pur-sang. Dans cette carrière, si souvent pleine de déboires,



JOHN PORTER.

Un des plus célèbres entraîneurs anglais. Il eut sous sa direction les plus grands chevaux de cette époque. A Kingsclere, établissement modèle, il entraîna pour le duc de Westminster, lord Alington, le duc de Portland, et sir Frederick Johnstone.



LE DUC DE WESTMINSTER.

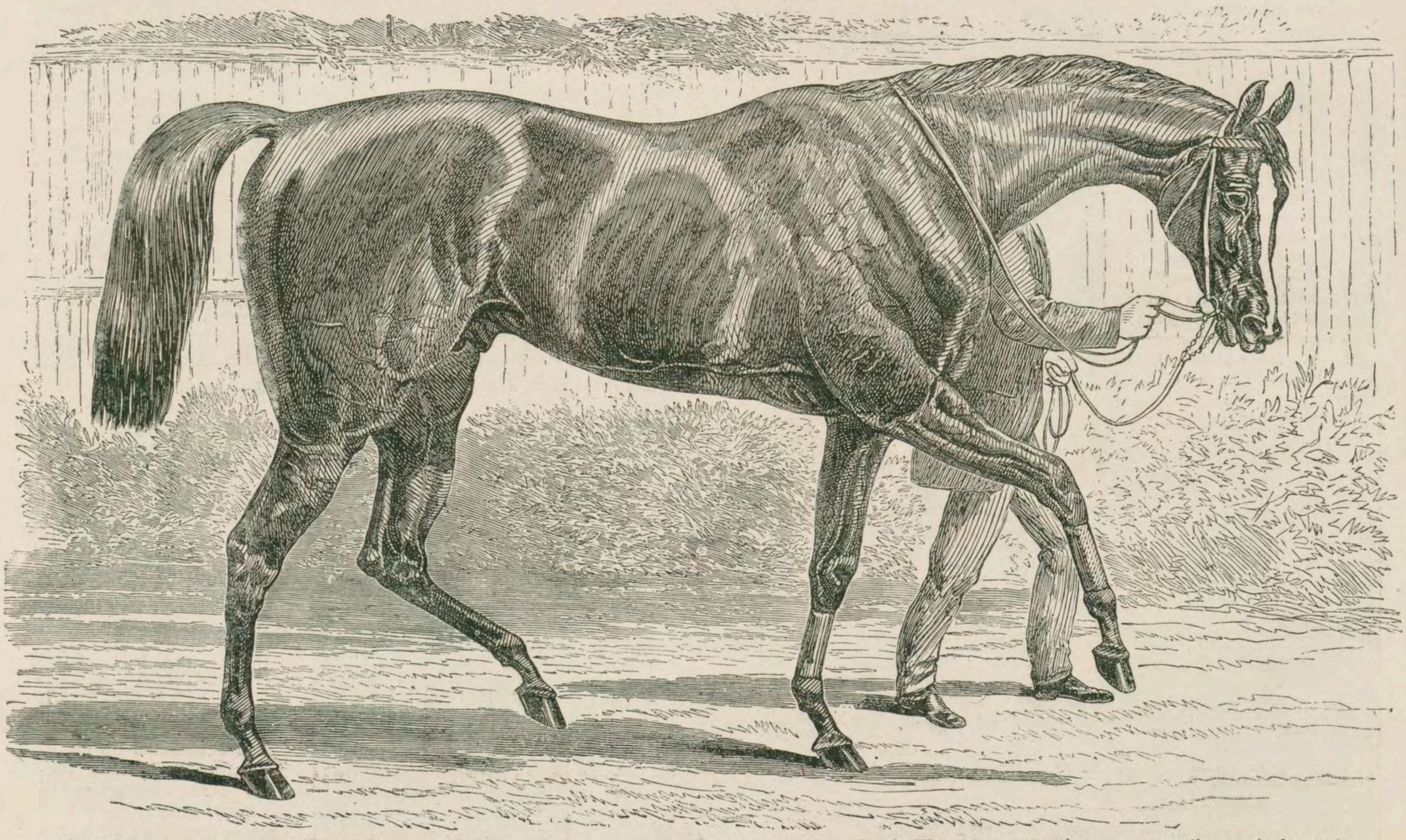
le duc de Westminster n'a guère connu que les roses. Il est vrai que la chance n'a pas été le seul coefficient de cette réussite exceptionnelle : le coup d'œil de l'éleveur d'Eaton est resté proverbial. Avec un effectif très réduit, aussi bien au stud qu'à l'entraînement, il a remporté les plus grands succès. Il fut obligé quelquefois de réformer, de vendre des jeunes élèves ; rarement il se trompa dans cette mesure radicale, et dans la contre-partie, son tact fut aussi grand. De ses acquisitions, date, du reste, la fortune de son écurie. Comme premier acte de propriétaire, il acheta Doncaster, et quand nous aurons uni au nom de ce glorieux reproducteur, ceux de ses descendants, c'est-à-dire Bend-Or, Ormonde, Orme et Flying Fox, nous aurons cité les grands cracks de ces dernières années.

Je viens de dire que les couleurs du duc de Westminster ont triomphé dans les plus grandes épreuves classiques. Aucun fleuron n'y a manqué : le Derby d'Epsom, le Saint-Léger, les Deux mille guinées, et les Mille guinées.

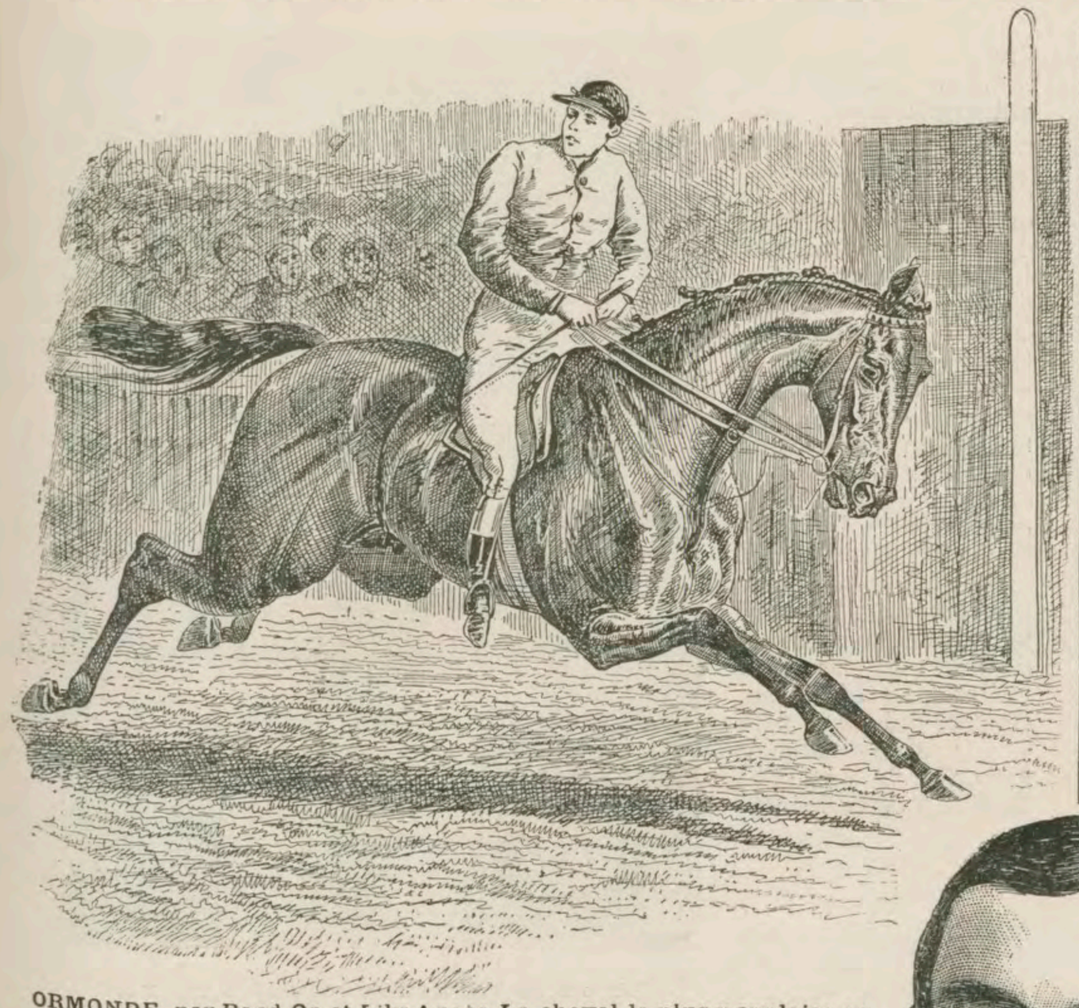
La mort de ce grand sportsman, survenue dans les derniers jours de 1899, est une grande perte pour la cause des courses de l'autre côté de la Manche. On dit cependant que ses héritiers vont poursuivre son œuvre. D'après le testament, la duchesse de Westminster hérite du fameux haras

MORNINGTON CANNON.

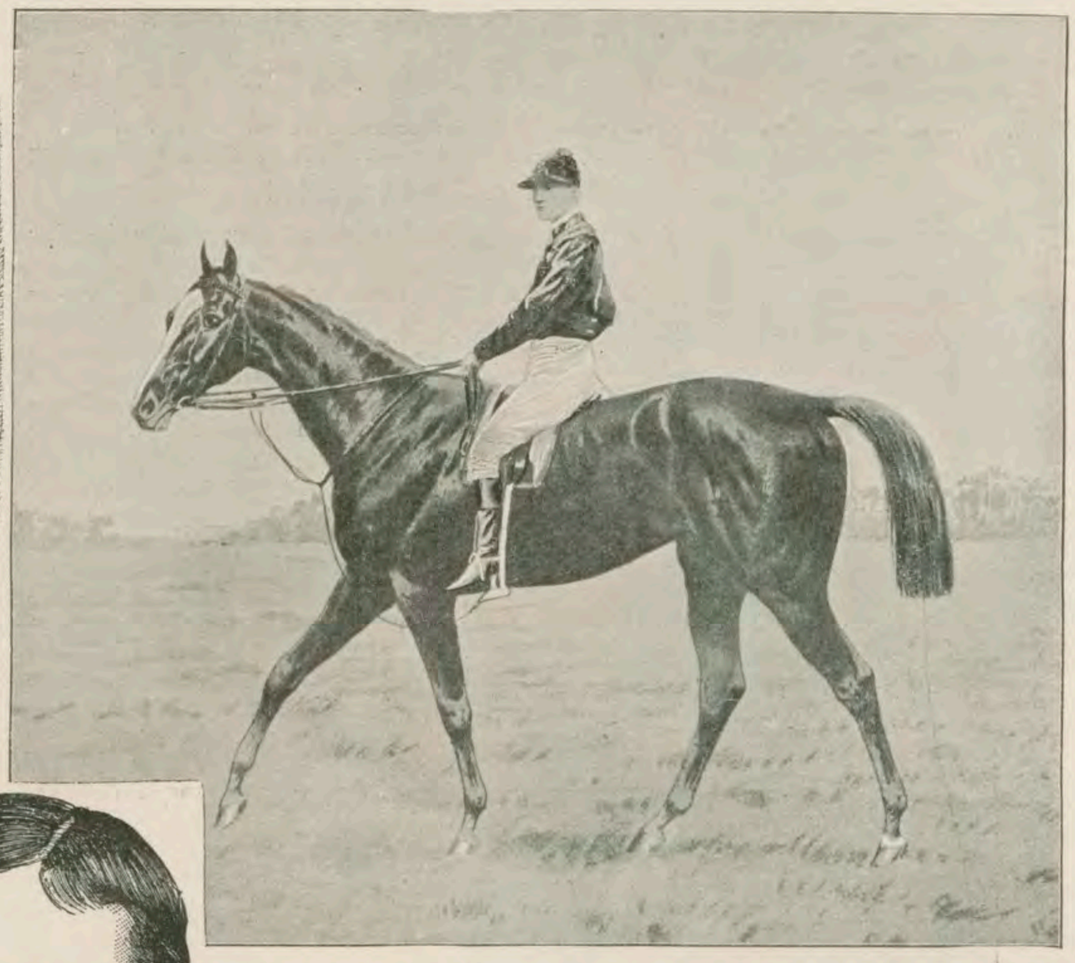
Le successeur de Fred. Archer comme popularité. Depuis la mort de celui-ci, il tient la tête des jockeys gagnants. Attaché à l'écurie de Kingsclere. Le jockey de Flying Fox.



DONCASTER, par Stockwell et Marigold, gagnant du Derby d'Epsom, en 1873. Acheté en 1876 par le duc de Westminster et qui, pour sa première année de monte, devait donner Bend Or.



ORMONDE, par Bend Or et Lily Agnès. Le cheval le plus populaire en Angleterre. Il est considéré comme le plus grand cheval du siècle. Il eut l'honneur de figurer dans le cortège du jubilé de la Reine, et lors de la mort de Fred Archer, il suivit le char funèbre du célèbre jockey, tout caparaçonné de crêpe. Comme étalon, il fut payé 30 000 livres par les États-Unis. Il est un des rares chevaux n'ayant jamais été battus.



FLYING FOX, par Orme et Vampire, accomplissant cette année le triple event, Deux Mille Guinées, Derby et Saint-Leger. Sa rencontre avec Perth, dans la Coupe d'Or d'Ascot, serait du plus haut intérêt. Les deux cracks anglais et français viennent d'être engagés.

d'Eaton, mais Orme et quelques poulinières de choix reviennent à son petit-fils par alliance le jeune duc Lord Belgrave, dont le surnom donné par ses amis, *Bend Or*, est d'un heureux augure. Dans toutes les grandes épreuves dont les engagements se sont faits dernièrement, figurent des chevaux de la grande écurie de Porter, le digne associé du duc de Westminster.

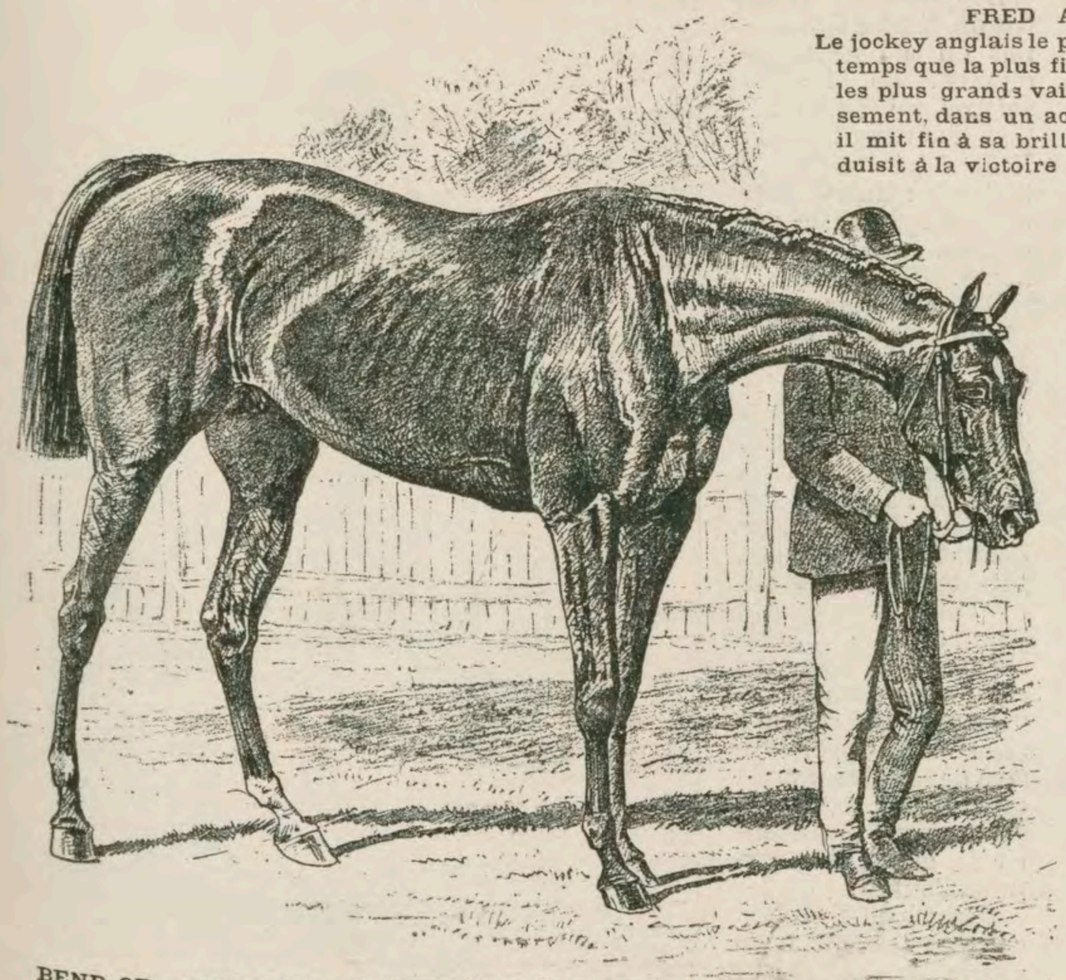
Nous avons envisagé dans les lignes qui précèdent, le duc de Westminster, simplement au point de vue sportif, comme homme privé, on ne peut guère trouver *gentleman* plus parfait dans toute l'acception du mot. Correct et cordial, il sacrifiait les victoires les plus rémunératrices aux rencontres de ses cracks avec ceux de ses collègues. Je suis sûr qu'il aurait tout donné pour assister au duel de Flying Fox avec Perth, duel qui peut avoir lieu dans la Coupe d'Or d'Ascot.

Lors du Derby d'Epsom, où, comme on le sait, Holocauste, à M. de Brémond, était aux prises avec le fils d'Orme, le plus grand regret du duc de Westminster a été de voir le cheval français tomber boiteux au moment de l'effort suprême ; la victoire dans ces circonstances lui a été bien moins agréable. Aussi le grand propriétaire anglais a-t-il été le premier à exprimer ses compliments de condoléances à M. de Brémond.

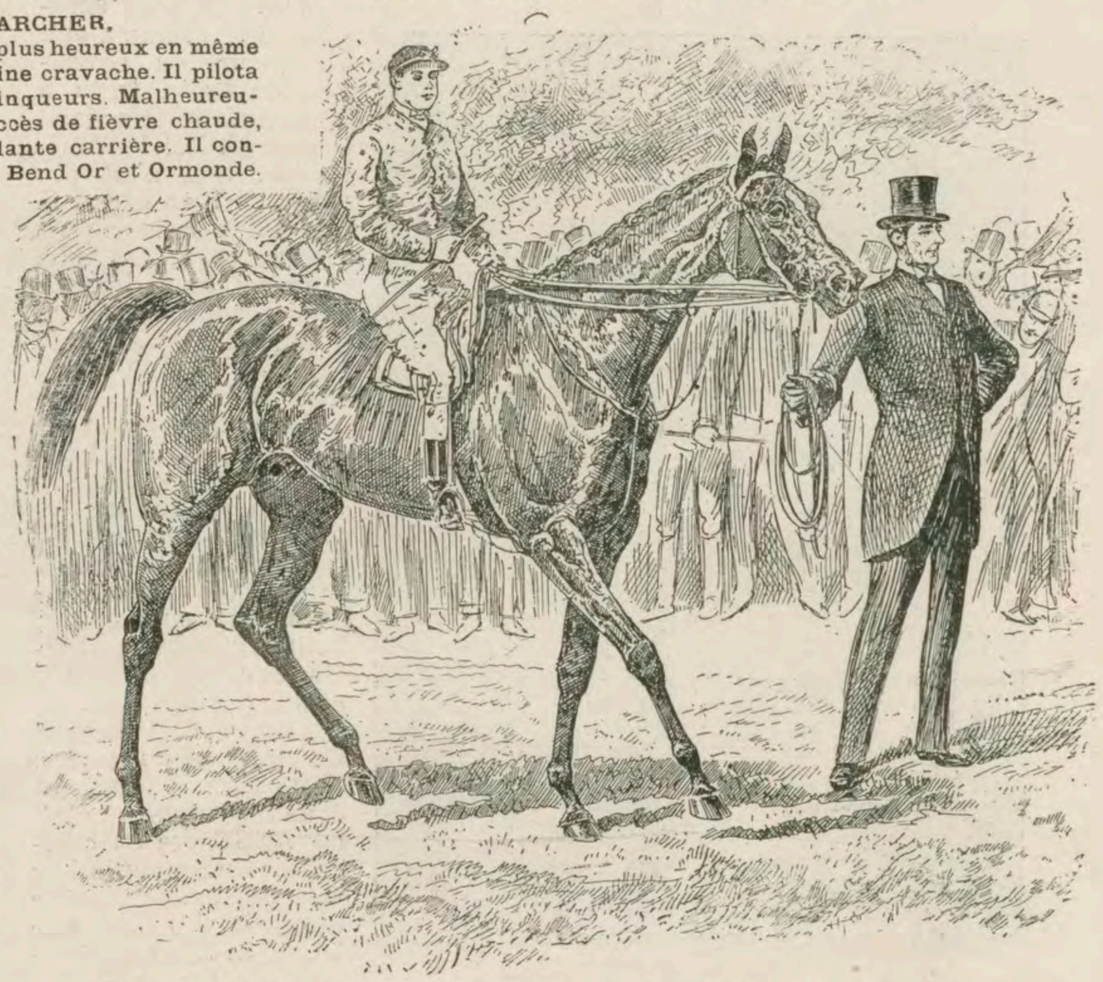
RAYMOND ISABEL.

FRED ARCHER.
Le jockey anglais le plus heureux en même temps que la plus fine cravache. Il pilota les plus grands vainqueurs. Malheureusement, dans un accès de fièvre chaude, il mit fin à sa brillante carrière. Il conduisit à la victoire Bend Or et Ormonde.

Le superbe groupe de la section de gymnastique de l'école de Joinville paru dans notre dernier numéro, est dû à M. Acquart, l'habile photographe de Vincennes.



BEND OR, par Doncaster et Rouge-Rose. Celui sur lequel plane une légende : des personnes bien informées ayant prétendu qu'il était en réalité Tadcaster, par Doncaster et Clémence. Gagnant du Derby d'Epsom en 1880, battant le célèbre Robert The Devil qui devait, quelques jours plus tard, triompher facilement dans le Grand Prix de Paris.



ORME, par Ormonde et Angelica, premier produit d'Ormonde, mais un empoisonnement l'empêcha de disputer les épreuves classiques. Il remporta deux années de suite les Éclipse Stakes, à Sundown Park, un prix de 250 000 francs.

Les Américains à Paris

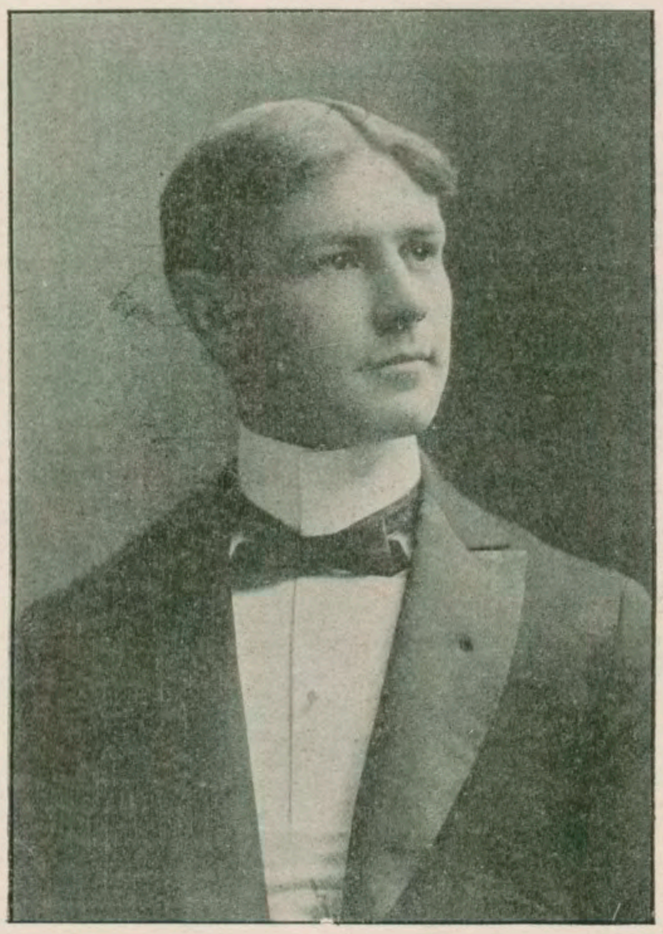
EDDIE BALD, HARRY ELKES, EARL KISER ET TOM COOPER ENGAGÉS EN VUE DE LA GRANDE SAISON CYCLISTE DE 1900 !

Le nègre Major Taylor, dont nous donnions le portrait dans notre dernier numéro, ne sera pas le seul coureur américain qui viendra en 1900 tenter la fortune sur les pistes européennes. Des câblogrammes arrivés ces jours derniers à Paris, il résulte que toute une nuée de champions est absolument décidée à passer l'eau et à venir disputer aux cracks du vieux continent les prix magnifiques consentis par nos édiles et le comité de l'Exposition à l'occasion de la grande fête universelle de cette année.

En attendant de se rencontrer avec ses terribles rivaux, dont il vient de faire la connaissance en Amérique, Tomaselli se distrait en faisant de la yole de mer, au milieu des eaux tièdes du golfe du Mexique.

Les sportsmen devront en partie cette affluence de champions à la présence actuelle en Amérique de notre collaborateur Victor Breyer et des coureurs qui composent son circuit : Tommaselli, Banker et Meyers; car il n'y a pas à douter que les renseignements qu'ont pu fournir aux Américains nos amis sur le sport en Europe et sur la magnificence des prix pour 1900 ont été pour beaucoup dans la décision que viennent de prendre les quatre hommes dont nous publions les portraits aujourd'hui.

Il faut donc tout d'abord remercier Tommaselli qui, en se faisant battre à différentes reprises par les Américains, a pu redonner à ces derniers cette belle confiance qu'ils avaient perdue depuis plusieurs années, c'est-à-dire depuis l'éclosion des Bourrillon, Jacquelin, Morin et autres étoiles européennes. Tommaselli, vainqueur du Grand-Prix de Paris, battu à New-York. « Mais alors, se sont dit MM. les Américains, tout n'est pas perdu et il y a encore à glaner dans ce beau pays de France. »... Et voilà pourquoi le télégraphe nous a appris ces jours derniers le prochain départ de Bald, Cooper, Kiser et Elkes.



Tom Cooper qui se prépare à venir en France, après avoir lancé un sensationnel défi à tous les coureurs du monde.

Eddie Bald, le roi du sport en Amérique avec son trophée de victoires sur tous les meilleurs hommes du nouveau continent; c'est le champion invincible durant plusieurs saisons, battant et rebattant toutes les célébrités du cyclisme yankee. Bald n'a pas couru l'an dernier. Il s'est reposé ou plutôt il s'est amusé follement dans un voyage qu'il fit en Angleterre en compagnie du fameux jockey Tod. Sloane. Cette petite escapade lui a coûté 50.000 fr. Il est probable qu'il va tâcher de les regagner avec sa bicyclette. Le sport n'y perdra pas, au contraire.

Harry Elkes, un spécialiste du demi-fond que la vitesse n'effraie pas. Ancien recordman de l'heure.

Tom Cooper, un autre sprinter de cartel, a partagé avec Major Taylor les honneurs de la saison dernière, quoique ne courant pas d'une façon continue. Le nègre est champion de la « Ligue of American Wheelmen ». Cooper est celui de la « National Cycling Association », la nouvelle fédération américaine qui tente en ce moment de renverser le prestige de sa rivale, la vieille L. A. W. Cooper, est âgé de vingt-sept ans. Il a remporté, l'an dernier, les championnats du mille et des deux milles de sa fédération. C'est ce qui lui a valu son titre de champion à la fin de l'exercice 1899. Un détail intéressant : Cooper est marchand de ciment, du ciment dont on fait les pistes. Son usine est située à Détroit. Cooper y passe naturellement la majeure partie de son temps.

Eddie Bald, l'adversaire souvent heureux de Zimmermann, qui va se remettre à la piste.

Earl. Kiser, l'équipier et l'associé du précédent, n'est pas un inconnu des Parisiens. Il est venu en 1896 faire un petit circuit en Europe. Kiser qu'on a surnommé le « petit galopeur » à cause de ses efforts saccadés à l'emballage, a laissé chez nous une très bonne impression. Il a été un des rares coureurs qui aient battu Jacquelin alors en pleine forme. C'était dans une série du Grand-Prix de Paris 1896. Jacquelin très confiant avait produit son terrible démarrage deux cents mètres avant le poteau. Contrairement à ce qui s'était passé jusque-là, l'homme qui était sur sa roue était parvenu à se cramponner et n'avait pas perdu cinquante centimètres de terrain. Cet homme c'était le petit Kiser qui, se dégageant très à propos dans la ligne finale, venait régler l'imbattable Jacquelin au milieu de l'émotion générale.

Le quatrième voyageur est Harry Elkes, le seul de la bande qui ne fasse pas de vitesse si toutefois on ne peut pas qualifier de vite un gaillard qui fait 60 kilomètres dans l'heure. Mais éclairons notre lanterne : Harry Elkes est un spécialiste des courses avec entraîneurs.

Il faut le voir cramponné à la roue qui fuit devant lui pour être convaincu tout de suite qu'il trouverait difficilement son maître. Elkes, me disait Marius Thé, qui l'a vu à l'œuvre, est le meilleur homme qui ait jamais paru dans le demi-fond.

Voilà les quatre hommes que l'Amérique nous envoie sans compter le grand Zimmermann qui va venir faire en Europe, théâtre de ses plus grands exploits, un essai suprême pour reconquérir sa gloire et sa fortune d'antan.

Réussiront-ils? C'est ce que l'avenir nous apprendra.

ROBERT COQUELLE.

Earl Kiser, le petit « galopeur « qui va courir avec Cooper en tandem.

L'Equipage des Drags de Lyon

L'autre semaine, parlant de la chasse à courre au renard, nous avons, en passant, signalé aux lecteurs de la *Vie au grand Air* les équipages de Pau, d'Arcachon ou de Biarritz ; mais ce n'est pas seulement dans le Midi qu'existent de semblables équipages de drag, depuis 1896 Lyon a également un équipage de renard qui fut créé grâce à l'initiative de quelques sportsmen de la région, à la tête desquels se trouvait M. Dambman ; plus récemment il vient de se constituer à Tarare un équipage de lièvres ; ces deux équipages ne chassent pas ensemble, mais s'invitent à leurs découplers qui ne le cédent en rien à ceux qui se donnent dans le Midi de la France.

Drag est un mot anglais qui signifie traîner de force, tirer, remorquer ; et le drag est à proprement parler la représentation ou le simulacre d'une chasse à courre. Tout l'équipage, veneurs, chevaux et chiens se réunissent à un endroit déterminé ou *rendez-vous*.

Mais au lieu d'attaquer un animal quelconque, c'est un piqueur qui quelques instants avant le découpler de la meute, lâche un animal de boite : renard ou lièvre ; ou encore lorsque le gibier fait défaut, un piqueur à cheval part du lieu des rendez-vous avant l'arrivée des chiens entraînant derrière lui, de là l'expression de *drag*, soit une peau de renard, soit une peau de lièvre, soit quelquefois de simples harengs saurs au bout d'une ficelle. On découple alors les chiens sur cette *voie* qu'ils empaument rapidement et suivent jusqu'à l'endroit où s'est arrêté le piqueur.

Le maître d'équipage (le master of hounds) qui dirige le drag doit toujours dans ce dernier cas donner des ordres au piqueur pour qu'il se dirige sur une habitation où l'on donnera la *mouée* aux chiens pour remplacer la curée absente et simuler l'hallali.

Le drag est donc plutôt un exercice sportif plutôt qu'une vraie chasse à courre.

La société des Drags de Lyon est de fondation assez récente, — du mois de septembre 1896 ; elle se compose actuellement de plus de cent membres, sportsmen lyonnais et officiers des 7e et 10e cuirassiers (Lyon), 2e et 19e dragons (Vienne), 131e et 98e de ligne. La première meute que possède la société des Drags, était composée de 26 chiens vendéens et poitevins sous la direction du premier piqueur La Ramée, mais au mois de septembre 1899, la meute entière dut être abattue pour cause de rage, c'était une très belle meute qui à l'exposition canine de Lyon l'année dernière a obtenu le premier prix et le prix d'honneur. Elle est remplacée par une meute de fox-hounds achetée en Angleterre, qui ne le cède en rien à la précédente ; les chiens sont très vites, bien allants, bien gorgés et collés à la voie, qui pour les drags lyonnais est faite avec un bouchon de fumier de renard quand la bête vivante fait défaut. Le premier piqueur actuel est L'Empaumure, il est aidé dans son service par un homme à pied : Sambet.

La tenue de l'équipage est : habit rouge, revers et parements vert émeraude, culotte blanche, bottes à revers, toque de chasse. Du mois d'octobre au mois de mai, l'équipage des drags de Lyon chasse régulièrement tous les dimanches, parcourant les uns après les autres les environs de la ville en choisissant de préférence les sites où les obstacles sont nombreux. Les femmes des membres sont admises par le fait que leurs maris font partie de l'équipage, aussi à chaque réunion les amazones sont-elles nombreuses.

Les intérêts de la société sont confiés à un comité nommé chaque année. Pour la saison 1897-98 le comte de H. de Chabannes était président avec M. Ch. M. Roë comme vice-président, MM. Ed. Cottin, Ch. Schulz, René Aynard, commissaires, le capitaine de Gissac, commissaire militaire.

Devant la gare de Vienne, le mail du marquis de Fortou attendant les invités.

Pour la saison 1898-99, le comte H. de Chabannes a conservé la présidence, MM. de Palluat, de Besset, Ed. Cottin, Casati Brochier, R. Aynard et le commandant de la Rochère ont été nommés vice-président, commissaires et commissaire militaire. De nouvelles élections viennent d'avoir lieu et c'est M. Tresca, président du Jockey-club de Lyon qui a été nommé à la présidence. M. le comte H. de Chabannes, qui a beaucoup aidé à la fondation des Drags lyonnais, avait été à titre exceptionnel nommé président pour deux ans. Les membres d'honneur sont le général Zédé, gouverneur de Lyon, le général de Beauchesne, commandant la 6e division de cavalerie indépendante à Lyon, et le général Muzeau commandant la place de Lyon.

Parmi les sportsmen qui suivent assidument les réunions :

MM. Aynard, Cottin, Baguenault de Puchesse, Capitaine Cte de Fadate, Paul Dugas, Ed. Gillet, G. Gindre, Ch. M'Roë, Palluat de Besset, Tramoy, Joannès Villard, R. Warnery Winckler, A. Damour, H. Balay, le colonel Saisset Schneider, le lt-colonel Thil, le colonel de Mas Lastrie, les commandants Dupré, de la Rochère, les capitaines de Leveaucoupet, de Gissac, de la Teillais, les lieutenants de Bridieu, Gayet, de Montlivault, Brun, de Cordon, de Ligonès, des Courtils, de la Beaume, du Fau, de Maistre, Legendre, Brunet Lecomte, de Thiollaz, de Gourdon, Durand, etc., etc.

Et parmi les intrépides amazones : Mesdames Paul Dugas, Richard Cottin, la Ctesse de Bridieu, de la Moussaye, Ctesse de Fadate, de St Georges, Mlles Tresca et Cottin.

De nombreux coachs prennent part également à ces chasses, ceux du Mis de Fortou, du Cte d'Albon, etc.

Les veneurs ayant à leur tête le « master of hounds », le comte de Chabannes se rendant sur le terrain de chasse.

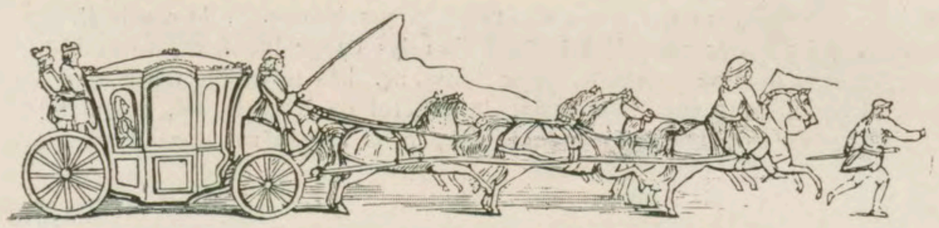
Sur la place de Vienne, invités et chasseurs avant le départ.

Et chaque année outre les réunions dominicales, des drags d'honneur sont offerts aux membres de la société : de plus les sociétés sportives lyonnaises des courses de Lyon et de concours hippique ont créé des prix spéciaux pour les drags montant leurs chevaux.

Il serait a souhaiter que dans nos grands centres sportifs de semblables sociétés prissent naissance. L'exemple qui vient de nous être donné par la société des Drags de Lyon et par celle qui vient de se fonder à Tarare est d'un bon augure.

(Clichés Sylvestre, à Lyon.)

PAUL MÉGNIN.



Le carrosse de Louis XIV.

La Roue à travers les Ages

La roue, nous semble-t-il, mérite plus d'hommage et plus de considération qu'il ne lui en a été accordé jusqu'ici. N'est-elle pas la grande et modeste, l'indispensable auxiliaire de tous les moyens de locomotion actuels, qu'ils s'appellent cycles ou voitures, qu'ils soient hippomobiles ou motomobiles?

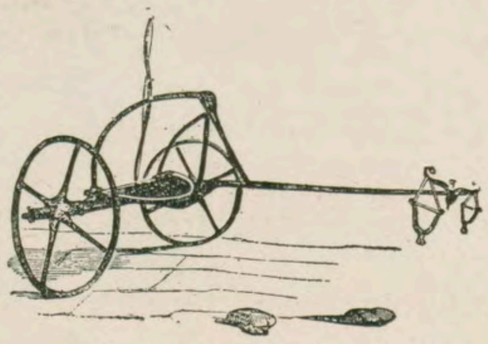
L'heure est venue de tracer, même sommairement, son histoire ; et c'est ce que nous allons tâcher de faire ici.

Tout le monde sait que les premiers véhicules apparaissent, dans la vie des peuples, au moment ou le roi Pharaon guida ses troupes dans la mer Rouge.

Même, John Taylor, un implacable ennemi des inventions à roues, dans sa mise en accusation des premières voitures à chevaux de l'époque de la Reine Élisabeth, fut contraint de faire cette concession à la science de la Bible.

« Il est à supposer, dit-il, que les chariots de Pharaon qui se noyèrent dans la mer Rouge n'étaient ni d'une forme autre, ni d'un modèle différent des voitures de ce temps. Mais on ne peut que regretter qu'aucun document ne subsiste relatif à leur fabrication. »

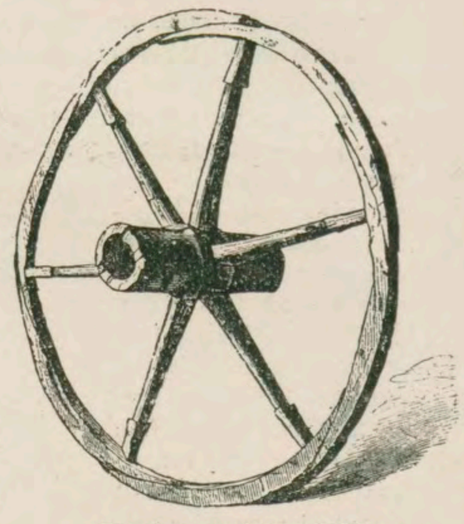
Du reste, archéologues et théologiens, sont d'accord avec les moins savants mais plus pratiques fabricants de roues pour estimer que les Égyptiens furent les premiers hommes versés dans l'art de faire de la carrosserie. Leurs voitures descendaient directement des traineaux semblables à ceux qu'emploient encore les Indiens de l'Amérique du Nord. C'est l'avis d'Ezra Strattor, l'auteur anglais le plus autorisé, et c'est aussi celui d'Aristote.



Chariot de chasse égyptien.
(Muséum de Florence.)

Donc c'est d'un de ces chars en forme de rouleau que vient la voiture à vraies roues, et il est infiniment probable qu'un wagon sur quatre roues, avec huit rayons serait encore antérieur aux chariots primitifs des rois égyptiens, que nous connaissons tous, et qui nous sont révélés par des sculptures de Karnak, lesquelles représentent ces chariots, au milieu de la bataille; ils sont supportés par deux roues minces ayant chacune six rayons, mais c'était là de « l'extra solide » si l'on veut. Les chars ordinaires n'avaient que quatre rayons.

Du reste un spécimen entier d'un chariot de chasse égyptien est conservé au musée de Florence ; notre gravure le reproduit et montre que les peintures sur lesquelles on s'appuie pour reconstituer l'histoire de la roue sont singulièrement bien faites, même dans leur détail. On a même une preuve plus absolue encore : c'est le fragment d'un chariot de guerre égyptien trouvé auprès d'une momie découverte à Dachour, et religieusement conservée parmi ses plus précieuses reliques par la société historique de New-York. C'est une roue haute de quatre-vingts centimètres environ, avec sa jante en bois ne portant d'ailleurs trace d'aucun cercle de fer, dont elle n'a jamais du être entourée. Les piqûres qui sont aux extrémités de la boîte d'essieu laissent à penser que la clavette d'essieu était à l'origine une aiguille et l'on peut voir aussi que, contrairement à l'opinion de bien des savants l'ancienne roue tournait autour de son axe et non avec lui. Les rayons, au nombre de six, sont particulièrement ornés de sculptures, et surtout, ce qui frappe le constructeur et le connaisseur, c'est la façon mathématique dont étaient fabriquès les jantes. La mode de ferrage est unique ; dans les roues dont nous venons de parler, on ne voit pas qu'il ait été employé ; mais au Musée britannique on peut voir une enclume égyptienne, qui était enterrée parmi d'autres restes remontant à plus de trois mille ans. La manière de travailler des anciens forgerons nous a été transmise par des bas-reliefs que l'on peut admirer sur les murs d'un édifice élevé par Thothmès, à Thèbes.



La plus ancienne roue.
Conservée par la Société historique de New-York.

Carrosserie égyptienne.

Les plus remarquables des outils représentés dans les mains des figures sculptées ce sont : une petite scie en bois, un couteau arrondi destiné à couper les courroies. Ces ustensiles sont du reste encore employés par nos artisans modernes.

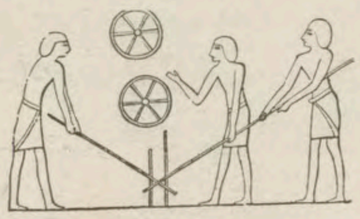
Le chariot des Assyriens avait moins d'élégance que celui des Égyptiens ; il était plus lourd ; les roues étaient placées plus

Fabrication de la jante.

en arrière, sans doute pour obtenir plus de stabilité. Cependant, l'ornementation, la décoration du chariot ne manque pas de dénoter certain sentiment artistique. Quant aux roues elles mêmes, elles étaient beaucoup plus hautes, et leurs rayons paraissent avoir été des rayons de fer. En tous cas, les sculptures qui peuvent nous documenter à ce point de vue nous montrent des rayons frêles et fragiles mais, en revanche, des jantes aussi épaisses que le sont aujourd'hui, nos bandages pneumatiques. Et cette opinion est confirmée par la découverte faite, à Ninive, d'une roue de voiture, d'un fragment de roue, plutôt, mais qui porte encore les points de jonction de quelques rayons.

Les plus beaux, les meilleurs, les plus riches des chariots étaient incrustés d'or et d'argent. On accouplait aussi les chevaux suivant leur couleur. Ce passage de Zacharias nous le montre :

« Et alors venaient quatre chariots, entre deux montagnes ; et les montagnes étaient de cuivre. Au premier chariot étaient attelés des chevaux rouges ; au second des chevaux noirs; au troisième des chevaux blancs; au quatrième des chevaux gris et bais. »



Pour cintrer la roue.

Pendant ce temps, les fabricants grecs et étrusques produisaient en abondance des modèles de voitures qui, bien que procédant de ceux de leurs prédécesseurs. leur sont propres. Étaient-ils les premiers à construire des véhicules avec des coussins et des rideaux sur les côtés — comme le *harmamaxa* taxé d' « efféminant » par les Grecs — on ne sait. Mais ils stupéfièrent et épouvantèrent le monde en inventant l'engin le plus ingénieux et le plus terrible qu'on en ait encore imaginé en tant que véhicule? Nous voulons parler des fameux mastodontes qu'ils précipitèrent du haut des montagnes avoisinantes sur les envahisseurs. On a bien souvent cherché à savoir ce qu'étaient au juste ces engins. Quintus-Curtius, Plutarque, puis Roger Bacon, Scheffer et Stratton et bien d'autres pâlirent sur la question sans la résoudre. Il était réservé à M. Carteret, l'auteur de la « Genèse de l'Automobile » d'indiquer que ces véhicules étaient, en somme, les premiers automobiles qu'on ait jamais vus.

Pour faire le timon.

La fin de la carrosserie.

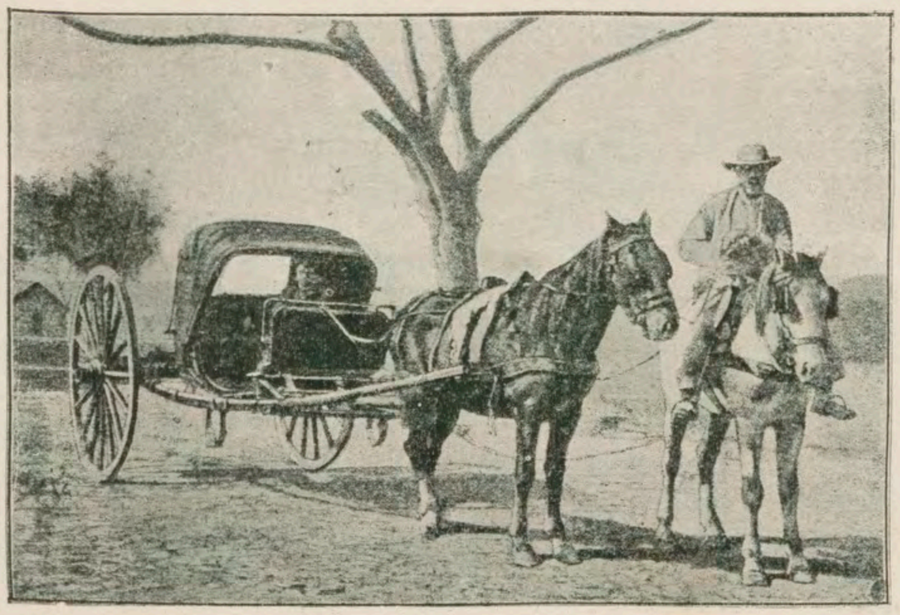
L'*harmamaxa* des Perses fut plus tard adoptée par les Romains qui, en en variant la forme, changèrent aussi son nom. Il y eut entre autres, le curriculus (d'où corricolo, carrosse, etc.).

Après la chute de Rome, quand les Barbares envahirent l'ancien monde, tous ces types de voitures de plaisance ou de travail, dégénérèrent, comme il arrive le plus souvent, en des charrettes informes, et il en subsiste encore quelques-unes que l'on rencontre parfois dans la campagne romaine, et dans la Perse d'à présent. La moins mauvaise, encore, si l'on en croit les voyageurs, est le *volante* de Cuba, un véhicule à deux roues suspendue par des courroies.

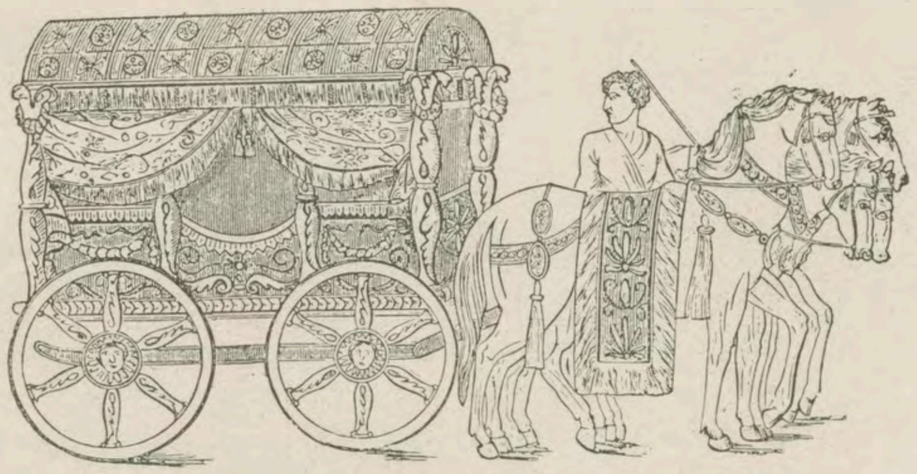
Chariot de guerre assyrien.

D'autres véhicules rudimentaires, chars à bœuf ou cabriolets à poneys, ont été trouvés parmi des races diverses et chez des peuples dont le développement fut plus ou moins arrêté à un moment donné.

A noter pourtant que les Indiens de l'Amérique du Nord, cavaliers émérites, n'ont



Un « volant », de Cuba.



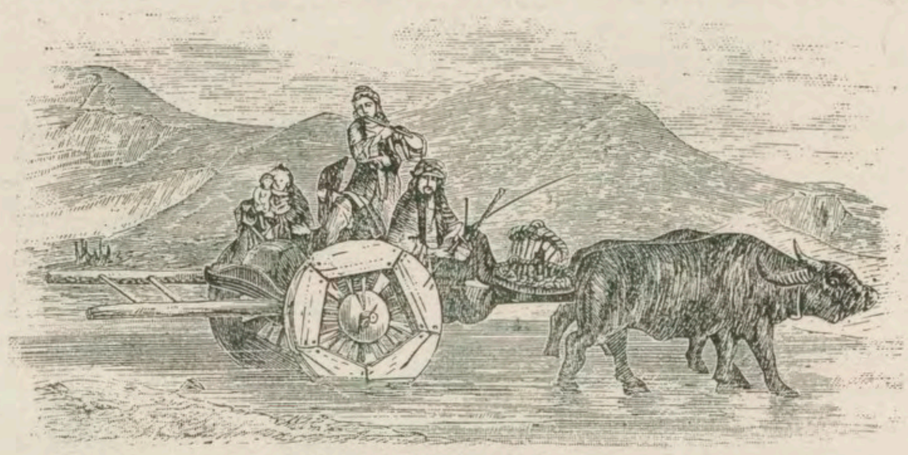
L'*harmamaxa* perse.

jamais employé de véhicules à roues. En cela, ils rappellent l'attitude des « chevaliers » et des nobles du moyen-âge.

Le chevalier — et cela, du reste tient à ce nom, — considérait l'équitation comme la première des sciences, et avait un beau mépris pour toutes autres manières de voyager. A peine s'il condescendait, parfois, à faire usage de la litière encore en honneur néanmoins en Espagne et en Portugal.

En Angleterre, les litières normandes prirent la place des anciens chariots et les chars ressemblent aux wagons de bœufs, à 4 roues, des Saxons.

Après environ deux siècles, quand les trois races furent confondues, les chariots saxons s'appelaient chars, et la mention la plus ancienne s'en trouve dans le journal d'Evelyn (1640). On trouve trace des nouveaux modes de locomotion dans la chanson



Char moderne..., en Perse.

de « Squyr of Lord Degra » la chanson préférée de la douce princesse de Hongrie à la promesse d'une promenade, dans un char royal :

Le char sera couvert de velours rouge
Avec un canapé bordé de franges au-dessus de la tête
Et des rideaux de damas, blanc et bleu.
Orné de lis et d'argent en gouttes de rosée.
Nous avons encore le harnais du Soudan, doux,
Les housses suspendues aux pieds des chevaux.
La housse est semée de lunes
Et les grelots de la bride sonnent leurs plus joyeux accords.
Mais j'aimerais mieux avoir, dit-elle,
Mon amant seigneur de bas degré.
Ni un char fastueux, ni des jours de chasse
Ne me récompenseront de son absence.

J. Amy.

(*A suivre.*)

AVIS IMPORTANT

Les services de l'**ADMINISTRATION** et de la **RÉDACTION** de la *VIE AU GRAND AIR* sont transférés en plein Paris

370, rue Saint-Honoré

en face du Nouveau-Cirque

Nous prions les intéressés de bien vouloir noter ce changement de domicile et de se souvenir que notre nouvelle adresse télégraphique est

GRANDAIR PARIS

et notre nouveau numéro de téléphone

280.52

Mrs LANGTRY.

La célèbre artiste anglaise que ses compatriotes ont surnommée « the Lilie of Jersey » — le Lis de Jersey — est presque aussi renommée comme sportswoman. Sous le nom de M. Jersey, elle est propriétaire d'une écurie de course très importante. Ses principaux succès sur le turf ont été remportés avec des chevaux australiens ; *Merman*, vainqueur du Cesarewitch en 1897 et *Maluma*, gagnant de nombreux handicaps.

Les Animaux
photographiés chez eux

(Suite[1])

En interrompant, au mois de juillet dernier, la série d'articles de notre collaborateur Zoophilus, nous avons promis de la reprendre aussitôt que nous serions moins envahis par le flot de l'actualité. Le moment est venu, et nous sommes heureux de commencer aujourd'hui cette seconde série d'études qui ne peut manquer de trouver auprès des lecteurs de la Vie au Grand Air *le même succès que le premier.*

Nous n'en avons pas fini avec l'exposé des méthodes à employer pour parvenir à photographier les animaux chez eux, dans leur domicile pour ainsi dire, et sans qu'ils s'en doutent. MM. Kearton sont gens de ressource et d'imagination: ils ont inventé d'autres procédés que ceux dont il a été déjà parlé, et il faut en donner un aperçu.

Le procédé de l'arbre artificiel est excellent dans les contrées boisées. Au milieu d'arbres naturels, l'arbre artificiel n'excite pas l'étonnement des animaux: ils n'y prennent pas garde. Mais il ne vaudrait rien dans la plaine. Les bêtes ne possèdent point de sens spécial pour s'orienter, pour retrouver leur terrier ou leur nid: elles se servent simplement des sens que nous avons en commun avec elles, elles se guident d'après la vue surtout, et connaissent fort bien la topographie de la région qu'elles ont l'habitude de fréquenter. Les rochers, les buissons, les sentiers, les ruisseaux, les maisons, tout cela, elles le connaissent fort bien, et c'est sur la position respective de ces objets familiers qu'elles se guident pour aller à tel terrain de chasse ou de pâture, ou bien pour retourner au logis. De récentes expériences sur les abeilles et guêpes mettent ceci en lumière de la façon la plus nette. Voici par exemple un nid de guêpe dont l'entrée se trouve entre deux pierres d'un escalier extérieur. Pendant l'absence de la guêpe, placez quelques mottes de terre gazonnée sur les marches, sans toutefois dissimuler l'ouverture, le passage habituel. La guêpe revient; elle est désorientée: elle ne reconnaît plus les parages qui lui sont familiers: certains de ses points de repère lui manquent: toute cette herbe la déroute: elle reste quelques minutes à voleter de ci de là, ne reconnaît pas son nid, et s'envole. Dès qu'elle est partie, remettez les choses en ordre; quand l'insecte revient, il se retrouve aussitôt et entre sans hésiter dans son nid, il reconnaît donc à merveille tous les alentours de son nid: il se les rappelle parfaitement, et c'est sur la position des objets qu'il se guide pour retrouver sa route. Supprimez-en un, ou bien ajoutez-en: le voilà désorienté.

Fig. 2. — Étourneau femelle allant nourrir ses petits sur une meule de foin.

Ce qui est vrai de l'insecte l'est des autres animaux aussi: on peut donc être assuré que l'arbre artificiel que le quadrupède ou l'oiseau apercevrait tout à coup, dressé près de son nid ou de son terrier, au retour d'une excursion, l'épouvanterait, et le ferait fuir.

Et c'est pour remplacer l'arbre artificiel, qui ne peut s'employer dans les cas de ce genre que, MM. Kearton ont imaginé le « tas de brindilles ». Car si les animaux de plaine ne sont peu habitués à voir des arbres venir tout à coup s'installer près de leur demeure, il en va autrement pour les tas de détritus.

Ces tas existent partout dans les champs: les animaux sont habitués à les voir sans cesse, ici sous forme de tas de gerbes de blé, là sous forme de tas de foin, ailleurs encore sous forme d'amas de chaumes, de tiges, de brindilles rassemblés pour nettoyer le champ. Et ces tas, ils sont habitués à les voir paraître et disparaître tour à tour; ils n'en ont pas peur. Voici donc comment MM. Kearton fabriquent un tas de détritus artificiel, sous lequel ils se dissimulent pour observer ou photographier.

La base de l'édifice, c'est un parapluie, Il va de soi que point n'est besoin que le parapluie soit neuf... A chaque baleine du parapluie, on attache une tige de bambou, de façon à l'allonger d'un mètre environ, et le tout se couvre d'une étoffe légère de couleur brune. Ouvert, ce parapluie semble un champignon de très exceptionnelles dimensions. Ceci fait, on prend une aiguille enfilée de ficelle fine, et on s'en sert pour garnir le dôme d'une quantité de bouts de ficelle dont les deux extrémités pendent extérieurement: ces ficelles sont employées à attacher à la surface extérieure une quantité de brins de paille, de foin et de brindilles d'arbustes, de façon à cacher le parapluie qui semble un toit de chaume — très mal construit d'ailleurs — ou bien le sommet d'un tas de détritus obtenus par le ratissage du champ. On coupe ensuite le manche près du cran d'arrêt du haut, et voilà une façon de tente qui peut se poser n'importe où, et à l'intérieur de laquelle un photographe peut opérer à l'aise par quelque fente: tente qui peut d'ailleurs se réduire à des dimensions assez exiguës, quand on la ferme, et que les baleines et bambous se rapprochent les uns des autres. Cela peut se transporter sur le bras, fermé; cela peut encore se véhiculer ouvert, dans une charrette que l'on amène au point où doit se faire l'observation et dont on dételle et éloigne ensuite le cheval. Pour ajouter à la vraisemblance, il est bon d'éparpiller un peu de foin sur l'édifice afin de lui enlever sa régularité excessive qui pourrait sembler suspecte aux animaux. Par ce procédé, on arrive à photographier en plein champ et aussi au voisinage des meules.

La figure que nous reproduisons ci-contre (1) représente le parapluie-amas-de-balayures en position sur une charrette, laquelle a été posée près d'une meule de foin pour permettre l'observation et la photographie d'une paire d'étourneaux qui a construit son nid dans les interstices du chaume qui recouvre la meule. Les figures 2 et 3 représentent les deux volatiles revenant au nid, l'un après l'autre, et se disposant à pénétrer dans la fente du chaume qui donne accès au nid, et à la couvée affamée. Sans le parapluie, il serait à peu près impossible d'obtenir des photographies du genre de celles que nous reproduisons.

On conçoit que le prix d'une construction analogue à celle qui vient d'être décrite est des plus modestes: il suffit d'avoir un vieux parapluie encore solide, le reste ne coûte rien. Il est bon de bien fixer les brins de paille et de foin au voisinage de la fente par où passe l'objectif, pour les empêcher de venir flotter devant celui-ci, sous l'influence du vent, et de nuire aux opérations photographiques.

Le parapluie permet d'observer les animaux qui

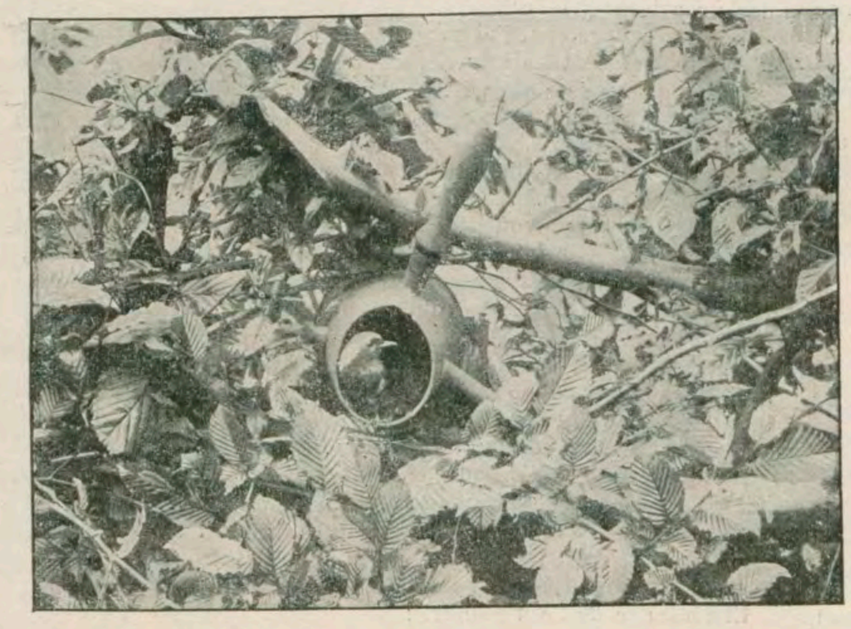


Fig. 4. — Nid de rouge-gorge dans une cafetière.

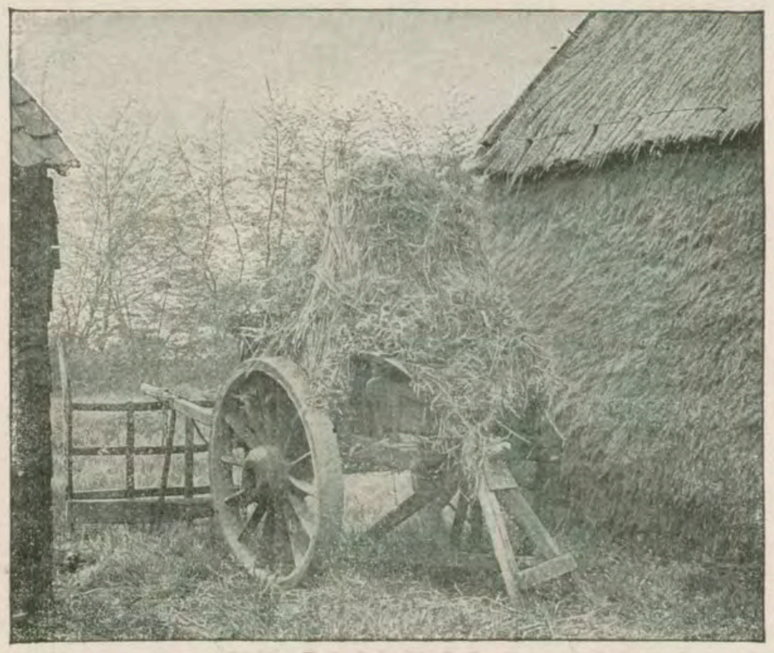


Fig. 1. — L'amas de balayures posé sur une charrette pour servir à observer et photographier un nid d'étourneaux.

ont coutume de se tenir ou de faire leur nid en plein champ: et si l'on ne tient pas à photographier ceux-ci, au moins peut-on les observer longuement et de très près, et recueillir de la sorte des documents d'histoire naturelle intéressants.

Fig. 3. — Étourneau mâle, aidant à nourrir ses petits dans le nid construit sous le chaume qui recouvre une meule de foin.

Le naturaliste est du reste autorisé à faire usage de ruse, et quand il a du temps devant lui, il fera bien d'avoir recours à des stratagèmes. C'est ainsi qu'il peut, pour simplifier sa besogne, au lieu d'aller chercher les nids où ils se trouvent, les faire établir à portée, et à sa volonté. Ceci peut très bien se faire pour certaines espèces, particulièrement, pour les rouges-gorges par exemple, en disposant en des endroits connus des objets susceptibles d'inciter ces oiseaux à y établir leur nid. Là où il y a des rouges-gorges, on peut éparpiller un certain nombre de vieux récipients, des cafetières, des pots à confitures, des casseroles, des boîtes à biscuits; les oiseaux les aperçoivent, songent à en tirer parti, et s'y installent après avoir aménagé le local. On surveille de loin, et une fois qu'un couple est installé, on n'a point de peine à le venir photographier, ou observer, puisqu'on a eu soin de placer les récipients en question dans des endroits faciles d'accès. La preuve en est dans la photographie ci-jointe, représentant un rouge-gorge au moment où il quitte son nid, installé dans une vieille cafetière abandonnée dans une haie.

Le parapluie rend de grand services toutes les fois qu'il s'agit d'opérer en lieux découverts, au bord de l'eau, par exemple, si l'on veut observer et photographier les oiseaux aquatiques, comme le martin-pêcheur qui se plaît aux alentours des mares telles que celle que représente la figure 5. Il en rend aussi, et plus encore, dans les terrains découverts, dans la plaine, dans les champs où se plaisent bon nombre de petits mammifères, comme le lapin, le lièvre, qui vont y chercher leur pâture et prendre leurs ébats, comme le fait le lapin qui se prélasse au milieu de la figure 6. Sans le parapluie il serait très malaisé d'observer ou de photographier ces ani-

(1) Voir le numéro 44.

Fig. 5. — Les lieux chers aux martin-pêcheurs.

maux. Dans les différents cas où l'on fera usage du parapluie — qu'il soit posé à terre, ou bien qu'il soit installé dans une charette — il est bon d'avoir un peu de patience. Il ne faut pas compter réussir dès la première fois, et de façon générale il est préférable de donner aux bêtes le temps de s'habituer à l'objet nouveau qu'on a placé près de leur domicile. C'est pourquoi le premier jour, on se contentera de mettre le parapluie en place : on ne s'y installera pour opérer que le lendemain, on le surlendemain, une fois la première surprise dissipée.

ZOOPHILUS.

(à suivre.)

Fig. 6. — Le paysage qu'aime le lapin.

Les Théâtres

THÉATRE ANTOINE : *En paix !...* drame en cinq actes de M. Louis Bruyerre. — THÉATRE DE LA RÉPUBLIQUE : Reprise de *la Joueuse d'orgue.*

Lundi 15 Janvier 1900.

ANTOINE, que l'on n'a pas décoré -- et l'on a eu tort — a pris sa revanche en jouant une pièce de M. L. Bruyerre qui a fait du bruit et qui méritait d'en faire ; car l'auteur, nouveau venu au théâtre, a su se garder du scandale ou du tapage produit par des moyens trop faciles.

M. Bruyerre a posé ce problème : « Peut-on enfermer comme folle, grâce à la complicité de médecins aliénistes, une personne qui possède toute sa lucidité d'esprit ? »

C'est un point d'interrogation qui nous effraie tous. Il est évident que si nous pouvons penser que, grâce à des inimitiés ou à des haines coalisées, demain débarqueront chez nous deux infirmiers qui nous mettront la camisole de force et nous emmèneront vers de tristes Charentons ou de funèbres Ville-Evrard, la vie n'apparaît plus comme un océan de gaîté.

Il n'y a qu'une autre petite chose qui soit encore moins drôle, c'est la perspective d'être enterré vivant.

Mais regardez comme nos comédiens sont ingénieux. Vous savez que pour le dernier « event » dont je parle, il existe en Allemagne et en Angleterre des sociétés « ad hoc ». Vous craignez d'être enterré vivant ; on vous expose pendant un certain nombre de jours dans une salle spéciale ; on vous met au bras une ficelle qui correspond à une sonnerie ; n'êtes-vous pas mort, par hasard ? Crac ! En vous réveillant, vous tirez sur la ficelle. On accourt ; et si même après avoir usé la patience des veilleurs, vous avez été enterré par mégarde, on vous déterre et on vous rend à la vie.

Convenez que voilà un joli perfectionnement apporté à l'existence.

Eh bien, — et ceci, mesdames et messieurs est donné gratuitement, — nous avons une société pareille en France. Et c'est un comédien qui est à la tête de cette société.

Il n'a pas joué les comiques. Ça se comprend de reste.

Maintenant, si je vous ai offert ce petit intermède, ce n'est pas du tout pour vous conter une histoire triste. Le général Boum avait son plan. Il n'y a pas que les généraux qui en aient.

Je voulais arriver à ceci : chaque fois que l'on mettra sur scène un personnage qui, sain d'esprit, est enfermé comme fou, on obtiendra un effet de terreur qui, si l'on est adroit, conduira au succès sur un certain public.

Mais à présent, j'attends le dramaturge qui nous présentera un homme enterré vivant, lequel au dénouement se réveillera grâce à la sonnerie sus indiquée. Toute la salle trépignerait à ce moment. Je me permets d'indiquer cette idée à M. Pierre Decourcelle.

Dans sa pièce, M. Bruyerre nous présente un négociant, M. Varambault qui s'est absenté pendant un certain temps de la maison qu'il dirige.

A son retour qu'apprend-t-il ? Son gendre, M. Raoul Mériel, qu'il avait mis à la tête de sa maison, a non seulement mal géré ses affaires, mais de plus, il a détourné cinquante mille francs.

Ce n'est pas tout. Varambaut apprend encore qu'un de ses amis a commis un acte indélicat envers lui.

De plus, un de ses garçons l'a volé.

Il n'en faut pas quelquefois davantage pour abattre un homme bon, honnête et confiant. M. Varambault tombe dans un profond abattement physique et moral.

Mais rappelons-nous que son gendre M. Raoul Mériel est le principal auteur des détournements. M. Varambault lui a dit que si dans quarante-huit heures, il n'était pas remboursé, il le dénoncerait, lui, Raoul au parquet.

Alors se produit l'intervention de M. Mériel père. Celui-ci est un docteur véreux, un de ces pseudo-spécialistes qui, à toute minute, courent la chance de se voir traduits en correctionnelle.

Pour sauver son fils du déshonneur, M. Mériel n'hésite pas : il fera enfermer M. Varambault dans une maison d'aliénés ; celui-ci est abattu, à l'aide de potions calmantes, on entretient son état de faiblesse, qui, de temps en temps, se change en accès de fureur.

Voilà le pauvre homme enfermé. Et c'est en vain que plus tard son frère et sa fille aînée, avertis, essaieront de le délivrer. Au moment où les magistrats se présenteront pour l'assurer de son état de santé, le pseudo aliéné se laisse aller à un accès de fureur justifié, mais qui dans la pensée de tous est le produit d'une imagination malade.

Il restera dans la maison de santé jusqu'à sa mort.

Nul n'excelle comme Antoine, dans les rôles de composition où il s'agit de peindre un brave homme qui, à la vue des injustices de l'existence, arrive à l'exaspération. Antoine a été superbe dans le personnage de Varambault. Et je dois louer aussi M. Gémier qui a interprété à merveille le rôle du docteur aliéniste.

Ceci dit, que prouve la pièce de M. Louis Bruyerre ? Qu'on a pu injustement enfermer quelques individus dans une maison de fous.

Je dis quelques individus, car au temps de ma prime jeunesse, où l'on est curieux de tout voir et de tout connaître, j'ai voulu pour un roman que j'écrivais alors, l'*Agité*, publié depuis à la Librairie Académique, me documenter sur les maisons de fous. Legrand du Saule voulut bien m'honorer de ses conseils, ainsi que l'éminent docteur Ball, alors professeur à Sainte-Anne. J'ai visité à peu près toutes les grandes maisons d'aliénés, qu'elles relevassent de l'Etat ou qu'elles fussent des propriétés privées.

De ces excursions, j'ai rapporté la conviction que bien rares étaient les internements non motivés.

Loin de conclure avec M. L. Bruyerre, je disais au contraire qu'on ne prend pas assez de mesures préventives. Combien d'individus voyons-nous aller en liberté que nous savons pertinemment fous et qu'on n'arrête pas. Les persécutés surtout, qu'on n'interne qu'après le moment où ils ont tué ou essayé de tuer quelqu'un. De même, les alcooliques qu'on se décide à mener au dépôt seulement le jour où ils ont jeté leur femme par la fenêtre ou coupé la gorge à leurs enfants.

Entre mille anecdoctes que je pourrais citer, je me rappelle surtout celle-ci. Je me promenais avec un interne, dans un dortoir de Sainte-Anne.

Un de nos amis communs nous accompagnait.

Nous passons devant un vieil aliéné, à visage de brave homme qui nous salue très aimablement et se met à causer d'une façon charmante avec nous.

La conversation terminée, je demande à l'interne :

— Pourquoi celui-là est-il ici ?

Et l'interne de me répondre :

— C'est un persécuté. Vous voyez comme il est sage et tranquille. Mais un jour, après avoir perdu sa femme, une persécutée aussi, il a lu dans *La Lanterne* un entrefilet dans lequel on accusait un ancien soldat, médaillé, habitant rue Condorcet, de s'être laissé aller à commettre des actes infâmes. Depuis la perte de sa femme, il était surexcité, toujours persuadé que tout le monde lui en voulait. A la lecture de l'entrefilet de *La Lanterne*, il a cru qu'il s'agissait de lui. Il a décroché un vieux sabre et il a voulu transpercer les premiers passants qui se sont présentés à ses yeux. Parlez-lui de *La Lanterne*, vous allez voir.

Averti comme je l'étais, je répondis non à cette aimable proposition.

Mais l'ami qui nous accompagnait, voulut faire le brave. Il s'avança vers l'aliéné.

— Est-ce vrai, monsieur, que *La Lanterne..* ?

Mon ami n'avait pas plutôt prononcé le dernier mot qu'il recevait une maîtresse paire de gifles et nous eûmes toutes les peines à le retirer des mains du vieil aliéné.

Et j'en reviens à mon dire. Des erreurs ont pu être commises. Mais combien d'aliénés ne sont pas renfermés qui devraient l'être !

Tout ceci n'ôte rien d'ailleurs au talent sobre de M. Louis Bruyerre.

J'aurais bien des observations aussi à présenter à propos de l'hypnotisme qui fait le fond de *La Joueuse d'Orgue*, reprise avec succès au Théâtre de la République, — drame curieux et émouvant dans lequel Mme Lemonnier se fait applaudir chaque soir.

Mais je viens de parler beaucoup médecine.

Je ne voudrais pas que vous me renvoyassiez ce qualificatif.

AUGUSTE GERMAIN.

MAISON FONDÉE EN 1844
Tapis d'Orient
L. DALSEME & fils
18, rue Saint-Marc PARIS

PNEUMATIQUE
Michelin
CLERMONT-FERRAND
Le Père des Démontables.

Vital
PNEUMATIQUE

Le Gérant : VICTOR VOINOT.

6441. CORBEIL. — Imprimerie ED. CRÉTÉ.